



SVEA HOVRÄTT  
Mark- och miljööverdomstolen  
060108

**DOM**  
2021-06-02  
Stockholm

Mål nr  
M 1662-20

## ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Växjö tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2020-01-20 i mål nr M 1546-19, se bilaga A

## PARTER

### Klagande

Eslövs kommun genom miljö- och samhällsbyggnadsnämnden  
241 80 Eslöv

### Motpart

1. HSB Bostadsrättsförening Tre Kronor i Eslöv, 716407-3145  
Västerlånggatan 61 B  
241 31 Eslöv

2. Kommunstyrelsen i Eslövs kommun  
241 80 Eslöv

## SAKEN

Klagomål om trafikbuller på fastigheten FA1 i Eslövs kommun

---

## MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Mark- och miljööverdomstolen undanröjer mark- och miljödomstolens dom och förklarar att HSB Bostadsrättsförening Tre Kronor i Eslövs klagomål i ärende nr Mi 2018-1366 inte föranleder någon ytterligare åtgärd.

---

Dok.Id 1676637

**Postadress**  
Box 2290  
103 17 Stockholm

**Besöksadress**  
Birger Jarls Torg 16

**Telefon**  
08-561 670 00  
08-561 675 50

**E-post:** svea.hovratt@dom.se  
www.svea.se

**Telefax**

**Expeditionstid**  
måndag – fredag  
09:00–16:30

## YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

**Eslövs kommun** har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska ändra mark- och miljödomstolens dom och undanröja beslutet om återförvisning.

**HSB Bostadsrättsförening Tre Kronor i Eslöv** (föreningen) har motsatt sig ändring av mark- och miljödomstolens dom.

**Kommunstyrelsen i Eslövs kommun** har medgett bifall till kommunens överklagande.

## UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

**Kommunen** har till stöd för sin talan uppgett i huvudsak följande.

De trafikbullervärden som fastigheten FA1 påverkas av överstiger inte ekvi-valentnivå för trafikbuller utomhus vid fasad 65 dB(A) i enlighet med etappmål 1 i prop. 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter (infrastrukturpropositionen). Södergatan har inte genomgått en väsentlig ombyggnad och miljön på platsen bör därför inte prövas mot Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus (FoHMFS 2014:13). Ytterligare steg mot målen i ”god bebyggd miljö” bör ske med frivilliga åtgärder i samarbete mellan väghållaren och fastighetsägarna. De mest bullerutsatta fastigheterna ska prioriteras och åtgärdas i första hand i enlighet med en övergripande inventering. Det är inte ekonomiskt rimligt eller miljömässigt motiverat att kräva särskilda åtgärder för den enskilda fastigheten FA1.

Södergatan byggdes om under åren 2014 och 2015. Tidigare avslutades gatan i en vändplats, men efter ombyggnationen anslöts Södergatan till en ny cirkulationsplats i korsningen Trehäradsvägen/Sallerupsvägen. Ett spårviddshinder, som omöjliggör framfart av bil men tillåter buss, placerades i gatans södra del. Övrig trafik som nyttjar Södergatan har möjlighet att vända i en vändplats i södra delen av gatan. Vid cirkulationsplatsen är det på Södergatan angivet med vägmärke att ”förbud mot trafik med

annat motordrivet fordon än moped klass II” gäller. På tilläggstavla finns information om att förbudet inte gäller buss i linjetrafik. Den befintliga upphöjda smågatstensytan behövs vid Södergatan 34. Busstrafiken på gatan beräknas att minska från totalt 214 passager per dygn etappvis med 43,9 procent fram till december 2022.

Kommunen avser att genomföra en inventering av trafikbullersituationen på de vägar som kommunen ansvarar för. Inventeringen kommer att innehålla förslag till åtgärder. Därefter kommer en tidsplan att läggas för åtgärder med prioritering av de mest drabbade fastigheterna.

**Föreningen** har till stöd för sin talan uppgett i huvudsak följande.

Den modell som kommunen använt i sina bullerberäkningar tar inte hänsyn till buller som genereras av accelerationer och retardationer. Därför bör det göras ljudmätningar inomhus. Föreningen har, med Arbetsmiljöverkets app, mätt upp ljudnivån i en av lägenheterna från 50 dB(A) till över 60 dB(A). Att som boende vara utsatt för vägtrafikbuller har omfattande hälsoeffekter. Problemen har uppkommit efter det att Södergatan gjorts om till en bussgata, vilket utgör en väsentlig ombyggnad. Södergatan var tidigare en återvändsgata som avslutades med en vändplan, men har nu öppnats upp mot en cirkulationsplats med fyra avfarter och har blivit en trafikerad genomfartsled för större fordon och bussar.

Kommunens bullerutredning är behäftad med flertalet oklarheter. Det är oklart varför mottagarens placering är bestämd till just två meter över markplan och inte tre till fyra meter. Det framgår inte varför hänsyn inte tagits till ljudets reflektion från vägbanan. Det är vidare oklart om det har gjorts några reflektionsberäkningar för ljud som studsar från byggnaderna på andra sidan gatan samt varför det inte har skett någon vägbeläggingskorrektion.

## MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

### *Utgångspunkter för prövningen*

Det finns generellt ett behov av att åtgärda trafikbuller i samhället och utgångspunkten bör vara att bullernivåerna inte ska vara högre än vad som motsvarar en god miljö (se Mark- och miljööverdomstolens dom den 12 september 2018 i mål nr M 6855-17 och där refererade avgöranden).

En god miljö har ansetts motsvara de riktvärden för nybyggnation av bostadsbebyggelse och trafikinfrastruktur eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur som framgår av infrastrukturpropositionen. Dessa anges till 55 dB(A) som ekvivalentnivå utomhus vid fasad, 30 dB(A) som ekvivalentnivå inomhus och 45 dB(A) som maximalnivå inomhus nattetid. Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen anges i propositionen att hänsyn bör tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids. När det gäller befintliga miljöer som exponeras för vägtrafikbuller anges att i en första etapp bör åtgärdsprogram genomföras som syftar till att klara angivna nivåer för buller inomhus för fastigheter med 65 dB(A) eller mer som ekvivalentnivå utomhus. Enligt propositionen skulle åtgärdsprogram genomföras snarast under planperioden, dvs. 1998–2007. (Se infrastrukturpropositionen s. 43 f.)

Någon revidering av målsättningen i infrastrukturpropositionen har inte skett. Enligt prop. 2012/13:25, Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem, ska riktvärdena enligt infrastrukturpropositionen vara vägledande även i fortsättningen (se s. 79 f.) Mark- och miljööverdomstolen har inte heller funnit skäl i sin praxis att revidera infrastrukturpropositionens riktvärden för åtgärder vid befintlig bebyggelse.

I särskilda fall kan det dock finnas anledning att överväga bullerdämpande åtgärder vid lägre bullernivåer (jfr MÖD 2000:32 och Mark- och miljööverdomstolens dom den 27 juni 2013 i mål nr M 1472-13).

Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus ger också vägledning för vad som ska anses som en god miljö oavsett vilken typ av bullerkälla som det är fråga om. Där anges 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå som riktvärde för bedömningen av om olägenhet för människors hälsa föreligger.

Till skillnad från mark- och miljödomstolen anser Mark- och miljööverdomstolen att den åtgärdsprioritering med riktvärden för befintlig miljö som anges i infrastrukturpropositionen fortfarande ska tillämpas och att den gäller såväl statliga som kommunala vägar (se bl.a. Mark- och miljööverdomstolens domar den 3 oktober 2008 i mål nr M 4549-07 och den 27 april 2021 i mål nr M 4432-20).

#### *Frågan om väsentlig ombyggnad*

Södergatan byggdes om under åren 2014 och 2015 på så sätt att gatan i dess södra ände anslöts till en ny cirkulationsplats och ett spårviddshinder anlades för att begränsa den genomgående trafiken till endast busstrafik. I december 2016 sänktes den skyltade hastigheten från 50 km/h till 30 km/h. Den nya anslutningen till cirkulationsplatsen innebär att bussar började trafikera gatan i linjetrafik, enligt kommunen med som mest 214 passager per dygn.

Utifrån uppgifterna i målet, däribland de två flygbilder som kommunen gett in av gatan före och efter ombyggnationen, bedömer Mark- och miljööverdomstolen att gatans utformning i övrigt – dess bredd och sträckning – är oförändrad. I målet framkommer även att den upphöjda smågatstensytan vid föreningens fastighet på Södergatan 34 fanns redan före ombyggnationen. Vid en samlad bedömning och med särskilt beaktande av gatans centrala läge i Eslöv, är det enligt Mark- och miljööverdomstolen inte fråga om en väsentlig ombyggnad av gatan som skett efter 1997 i den mening som avses i infrastrukturpropositionen. Riktvärdena för buller i befintlig miljö ska därför som utgångspunkt tillämpas i målet.

*Frågan om brister i bullerutredningen*

Kommunen utförde år 2018 en trafikmätning och en bullerberäkning vid fastigheten FA1. Bullerberäkningen utfördes genom vägbullerprogrammet Buller Väg II. Föreningen har framställt flera invändningar mot bullerutredningen i målet.

När det gäller invändningarna om hur bullerberäkningen har gjorts – avseende mottagarens placering, beräknat reflektionsplan, reflektionsberäkningar och vägbeläggningskorrektion – bedömer Mark- och miljööverdomstolen att beräkningen har utförts på ett vedertaget sätt. Utifrån gjorda trafikmätningar har den ekvivalenta ljudnivån utomhus beräknats till 56 dB(A) och den maximala ljudnivån vid fasad till 77 dB(A). Med hänsyn till att riktvärdet för buller i befintlig miljö vad gäller ekvivalentnivå utomhus i infrastrukturpropositionen innehålls med god marginal, bedömer Mark- och miljööverdomstolen att det inte har funnits skäl att vidare utreda bullernivåerna inomhus. Bullerutredningen kan således godtas som bedömningsunderlag i målet.

*Samlad bedömning*

Av kommunens bullerberäkningar framgår att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad understiger 65 dB(A) med god marginal. Även om Eslövs kommun, såvitt framkommer av uppgifterna i målet, ännu inte har någon tidsplan för åtgärder i prioriteringsordning avseende trafikbuller på kommunens vägar, omfattas således föreningens fastighet inte av den första etappen i åtgärdsprogrammet i infrastrukturpropositionen. Till skillnad från mark- och miljödomstolen anser Mark- och miljööverdomstolen därför att det inte finns skäl att återförvisa ärendet till kommunen för fortsatt utredning av bullernivåerna på fastigheten. Någon ytterligare åtgärd med anledning av föreningens anmälan i ärendet behöver alltså inte vidtas. Mark- och miljödomstolens dom ska därmed undanröjas.

Domen får enligt 5 kap. 5 § lagen (2010:921) om mark- och miljödomstolar inte överklagas.

I avgörandet har deltagit hovrättsrådet Karin Wistrand, tekniska rådet Yvonne Eklund samt hovrättsråden Ulf Wickström, referent, och Petra Bergman.

Föredragande har varit Erica Ehne.



VÄXJÖ TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DOM**  
2020-01-20  
meddelad i  
Växjö

Mål nr M 1546-19

## PARTER

### Klagande

Brf Tre Kronor i Eslöv  
Västerlånggatan 61 B  
241 31 Eslöv

### Motpart

Eslövs kommun, Kommunstyrelsen  
241 80 Eslöv

## ÖVERKLAGAT BESLUT

Länsstyrelsen i Skåne läns beslut den 21 februari 2019 i ärende nr 505-37425-2018, se bilaga 1

## SAKEN

Buller på fastigheten FA1, Eslövs kommun

---

## DOMSLUT

Med ändring av länsstyrelsens beslut upphäver mark- och miljödomstolen Kommunstyrelsen i Eslövs kommuns beslut den 15 november 2018 (Mi 2018-1366) och återförvisar ärendet till kommunstyrelsen för fortsatt utredning av bullernivåerna på fastigheten FA1 i Eslövs kommun. Mark- och miljödomstolen avslår överklagandet i övrigt.

---



## BAKGRUND

I slutet av maj 2017 inkom en skrivelse till Eslövs kommun gällande synpunkter på buller och vibrationer orsakade av bussar vid Södergatan 34.

Trafikia utförde trafikmätning och bullerutredning på adressen år 2018. Enligt Trafikias rapport är den beräknade ekvivalenta ljudnivån utomhus 56 dB(A) och den maximala ljudnivån 77 dB(A) utomhus. Mot bakgrund av att väghållaren utfört trafikmätning och bullerutredning som visar att bullernivån på aktuell vägsträcka inte överskrider nivåer för när åtgärder behöver utföras, beslutade kommunstyrelsen den 15 november 2018 att avskriva ärendet från vidare handläggning (ärende Mi 2018-1366).

Kommunstyrelsens beslut överklagades av Brf Tre Kronor i Eslöv (föreningen) till Länsstyrelsen i Skåne län (länsstyrelsen) som den 21 februari 2019 avslog överklagandet.

Föreningen har nu överklagat länsstyrelsens beslut till mark- och miljödomstolen.

## YRKANDEN M.M.

**Föreningen** yrkar att mark- och miljödomstolen ska upphäva nämndens beslut och att Eslövs kommun ska utföra den utlovade bullermätningen samt att kommunen därefter antingen ska bullersanera eller besluta om att bussarna får nya körvägar. Föreningen anför till stöd för sin talan i huvudsak följande.

Bullret från bussarna utgör stora olägenheter för de boende på Södergatan 34. Högsta tillåtna hastighet på den aktuella vägsträckan är 30 km/h. Farthindren på vägen gör så att bussar och större fordon måste sakta in och köra under den tillåtna hastigheten. När fordonen först saktar in och sedan accelererar till tillåten hastighet uppstår extra högt buller p.g.a. den ryckiga körningen. Dessutom finns det miljöaspekter eftersom inbromsningar och accelerationer leder till ökade utsläpp.

Bullernivån inne i lägenheterna är helt oacceptabel. Lägenhetsinnehavarna som har sovrum som vetter mot Södergatan vaknar på morgonen när de första bussarna passerar kl. 05.30. De boende har bl.a. påtalat att hälsan påverkas menligt av bullernivån. Förutom bullernivåerna förkommer vibrationsstörningar orsakade främst av bussarna. Samtliga problem har uppstått efter det att Södergatan gjorts om till en bussgata. Praktiskt taget samtliga busslinjer, även turistbussar, som kör in eller ut från Eslövs centrum passerar Södergatan 34.

Eslövs kommun har utlovat att en bullermätning även ska utföras inne i lägenheterna. Denna mätning har aldrig utförts.

**Kommunstyrelsen** motsätter sig en ändring enligt det som yrkas i målet och anför till stöd för sin inställning bl.a. följande. Det har inte framkommit något nytt som föranleder att beslutet bör ändras. Det är idag okänt när och i vilket sammanhang mätning inomhus har utlovats. Enligt de beräkningar av bullernivåer som utförts utomhus vid fasaden underskrids riktvärdet 65 (dBA) i ekvivalentnivå för när åtgärder behöver vidtas enligt infrastrukturpropositionen (1996/97:53).

## DOMSKÄL

Av rättspraxis följer att det generellt sett finns behov av att åtgärda trafikbuller i samhället och att utgångspunkten är att åtgärderna ska syfta till att bullernivåerna begränsas till vad som motsvarar en god miljö. De nivåer som har ansetts utgöra en god boendemiljö utgår från riktvärden i den s.k. infrastrukturpropositionen, prop. 1996/97:53 (se exempelvis MÖD 2008:27 och MÖD 2007:16). I propositionen anges att riktvärdena utomhus vid fasad är 55 dB(A) som ekvivalentvärde och 70 dB(A) som maximal nivå. Inomhus anges som riktvärden 30 dB(A) respektive 45 dB(A) för maximalnivå nattetid. Vid överskridande av riktvärdena finns det normalt skäl att anta att det föreligger olägenhet för människors hälsa.

Nämnda riktvärden avser bullernivåer vid nybyggnation av bostadsbebyggelse och vid väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. I praxis görs även gällande att när det gäller befintliga miljöer som exponeras för vägtrafikbuller anges i infrastrukturpropositionen att i en första etapp bör ett åtgärdsprogram syftande till att klara 65 dB(A) som ekvivalentnivå utomhus genomföras (se s. 43 f. a. prop.). Någon revidering av målsättningen i infrastrukturpropositionen har inte skett (se prop. 2012/13:25 s. 80).

Frågan i nu aktuellt mål är om de faktiska förhållandena i detta fall är sådana att det är rimligt att vidta åtgärder för att klara infrastrukturpropositionens riktvärden och/eller om det är erforderligt att genomföra ytterligare utredningar för att klarlägga förhållandena. För att göra denna bedömning måste det först bestämmas vilka riktvärden som ska användas. Det är därmed av betydelse om vägen ska anses ha genomgått en väsentlig ombyggnad eller om det är fråga om en befintlig miljö. Med befintlig miljö avses bostäder byggda före våren 1997, där den störande vägen eller spåret inte byggts om eller väsentligt byggts om efter denna tidpunkt (se Naturvårdsverkets vägledning "Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder", oktober 2016).

Naturvårdsverket publicerade i oktober 2016 en vägledning med en sammanställning av riktvärdena för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder (ÄNRNV-08465-15). I vägledningen anges följande beträffande begreppet "väsentlig ombyggnad".

Enligt praxis avser begreppet väsentlig ombyggnad större åtgärder då vägens karaktär väsentligt förändrats, såsom en omläggning i åtminstone delvis ny sträckning eller en väsentlig breddning av väg så att den får fler körfält och högre hastighetsgränser. Även större materiella upprustningar och kapacitetshöjande åtgärder har i praxis betraktats som väsentlig ombyggnad. Åtgärderna ska ses sammantagna och inte enbart i förhållande till vad som fysiskt skett i direkt anslutning till varje berörd fastighet. Enbart normalt underhåll

eller höjning av hastighetsgräns för väg- eller spårtrafik betraktas inte som väsentlig ombyggnad.

*Mark- och miljödomstolens bedömning*

Såväl kommunstyrelsen som länsstyrelsen har refererat Infrastrukturpropositionen 1996/97:53. Propositionen som nu är över 23 år gammal har sedan den antogs av riksdagen legat till grund för både Naturvårdsverkets och Folkhälsomyndighetens allmänna råd. Den har också legat till grund för ett flertal av Mark- och miljööverdomstolens domar avseende buller från väg och järnväg. Se bl.a. MÖD 2000:32 och 2007:16.

Enligt mark- och miljödomstolen framstår det som uppenbart att olägenhetsbedömningen i första hand ska utgå ifrån 9 kap. 3 § miljöbalken, vilken får anses ha preciserats genom Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus (FoHMFS 2014:13), vilka i sin tur utgår från skrivningarna i Infrastrukturpropositionen.

Av tabell 1 i de allmänna råden framgår att buller inomhus som överskrider 30 dB(A)<sub>E<sub>q</sub>T</sub> och 45 dB(A)<sub>max</sub> bör anses utgöra en olägenhet för människors hälsa. I Mark- och miljööverdomstolens avgörande den 12 september 2018 i mål M 6855-17 har såväl Naturvårdsverket som Folkhälsomyndigheten gjort samma bedömning vilken också delas av Mark- och miljööverdomstolen.

Det är utrett i målet att bullernivåerna utomhus vid fasad överskrider såväl ekvivalentnivån som maxnivån. Redan på denna grund anser mark- och miljödomstolen att det är klarlagt att det föreligger en olägenhet för människors hälsa. Någon utredning om huruvida riktlinjerna för inomhusbuller innehålls har dock inte gjorts.

*Finns det skäl att vidta bullerdämpande åtgärder?*

Av 2 kap. 3 § miljöbalken följer att den som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd ska utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att det uppstår skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Kraven enligt ovan får dock enligt

2 kap. 7 § miljöbalken inte anses orimliga att uppfylla. Vidare gäller att vid bedömningen av vad som anses rimligt ska särskild hänsyn tas till nyttan av skyddsåtgärderna jämfört med kostnaderna.

Såvitt kan utläsas av Mark- och miljööverdomstolens praxis har man utgått ifrån skrivningen i Infrastrukturpropositionen sid 43 ff. där det anges bl.a. följande.

*Åtgärdsprogram mot störningar i befintlig bebyggelse av trafikbuller, syftande till att på sikt uppnå riktvärdena inomhus enligt ovan, bör genomföras för statlig trafikinfrastruktur.*

*I en första etapp bör åtgärdsprogrammen avse minst de fastigheter som exponeras av buller vid följande nivåer och däröver:*

*65 dB(A) ekvivalentnivå utomhus för vägtrafikbuller,*

*55 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid avseende buller från järnvägstrafik.*

Enligt mark- och miljödomstolens uppfattning används dessa skrivningar ofta lösräckta ur sitt sammanhang vilket har lett till en i det närmaste bindande praxis som styr tillämpningen av avvägningensregeln i 2 kap. 7 § miljöbalken. Inledningsvis ska det poängteras att propositionen i första hand slår fast riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation och väsentlig ombyggnad av transportinfrastruktur.

Vidare anges följande i Infrastrukturpropositionen.

*Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.*

Vad som inte nämns i propositionen överhuvudtaget är omledningar av trafik eller konsekvenser av nybyggnation på annan plats vilka leder till ökad trafik på befint-

liga vägavsnitt och vid befintlig bebyggelse. Enligt mark- och miljödomstolens mening saknas anledning att frånga nybyggnadsriktvärdena om det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt vid en avvägning enligt 2 kap. 7 § miljöbalken.

Vidare framgår det av propositionen (se ovan) att åtgärdsprogram mot störningar i befintlig bebyggelse bör genomföras för *statlig* trafikinfrastruktur. Kommunal och enskild infrastruktur behandlas inte varför det förefaller saknas direkt stöd att tillämpa "första etapp-riktvärdet" 65 dB(A) ekvivalentnivå utomhus.

Vidare framgår följande i propositionen, vilket normalt inte refereras.

*Den första etappen av åtgärdsprogrammet bör genomföras snarast inom planperioden. Efter första etappen skall arbetet fortsätta med en andra etapp. Berörda trafikverk och, i erforderlig utsträckning, Försvarsmakten, bör snarast analysera ytterligare bulleråtgärder under planperioden i avsikt att påskynda uppfyllandet av riktvärdena.*

Av skälen för regeringens förslag framgår dessutom följande.

*Regeringen anser således att ett åtgärdsprogram för vägtrafiken i en första etapp bör omfatta befintliga bostadsmiljöer med buller överstigande 65 dB(A) ekvivalent-nivå utomhus vid fasad. Åtgärdena bör i första hand leda till begränsningar av inomhusnivåer som överstiger 30 dB(A) ekvivalentnivå och 45 dB(A) maximalnivå.*

*Regeringen avser att ge respektive trafikverk samt Försvarsmakten i uppdrag att genomföra åtgärdsprogram enligt ovan. Regeringen förutsätter att myndigheterna därvid kommer att samverka i syfte att uppnå en optimal resursanvändning vad gäller bl. a. isoleringsåtgärder i fastigheter som berörs av flera typer av trafikbuller.*

*De redovisade åtgärdsnivåerna bör betraktas som första etappmål och åtgärdsprogrammen bör genomföras snarast under planperioden. Därefter skall arbetet fortsätta med en andra etapp. Berörda trafikverk, och i erforderlig utsträckning Försvarsmakten, bör därför även*

*ges i uppdrag att analysera ytterligare bulleråtgärder under planperioden i avsikt att påskynda uppfyllandet av de tidigare redovisade riktvärdena.*

Vidare kan utläsas att den omtalade planperioden omfattar åren 1998-2007.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att Mark- och miljööverdomstolen bl.a. i mål M 6855-17 hänvisar till sina tidigare avgöranden och lyfter fram att den i målet aktuella fastigheten inte omfattas av etapp ett, vilket även Trafikverket i det målet gjorde gällande.

Det har således nu förflutit mer än 23 år sedan propositionen antogs och 12 år sedan den första planperioden löpt ut. I varken det nu aktuella målet eller de tidigare mål som varit föremål för Mark- och miljööverdomstolens bedömning har väghållaren kunnat ange vilka andra objekt som först måste åtgärdas innan de aktuella objekten kan åtgärdas. Inte heller finns det något underlag som visar hur lång tid det tar innan samtliga objekt som ligger över riktvärdet för den första etappen åtgärdats. Det framstår därför för mark- och miljödomstolen som uppenbart dels att vissa av skrivningarna i Infrastrukturpropositionen har tillmätts större betydelse än andra, dels att detta upprepats i sådan omfattning att praxisen och därmed efterföljande vägledning har upphöjt propositionens riktvärden till något som inte torde varit avsett samt dessutom skapat ett hinder för ett effektivt åtgärdsarbete på obestämd tid. Dessutom bör det noteras att Infrastrukturpropositionen riktar sig direkt mot Trafikverket och inte mot kommunala väghållare.

Mot denna bakgrund anser mark- och miljödomstolen att frågan om bullerskyddsåtgärder vid den i målet aktuella fastigheten ska bedömas utifrån 2 kap. 3 och 7 §§ miljöbalken.

Föreningen har bl.a. anfört att problemen med buller uppstod i samband med att Södergatan gjordes om till bussgata. Att en sådan trafikomläggning har skett har inte

ifrågasatts av vare sig kommunstyrelsen eller länsstyrelsen. Mark- och miljödomstolen anser att denna trafikomläggning är en sådan förändring som innebär att det inte längre är fråga om en befintlig miljö. Därmed ska de nivåer som i praxis har ansetts utgöra en god boendemiljö tillämpas.

Av den bullerutredning som kommunstyrelsen hänvisar till framgår att den beräknade ekvivalenta ljudnivån utomhus motsvarar 56 dB(A) och att den maximala ljudnivån utomhus uppgår till 77 dB(A). Vilka nivåer som råder inomhus har inte utretts. Mot bakgrund av att i vart fall utomhusnivåerna överstiger vad som enligt praxis är att betrakta som en god miljö bedömer mark- och miljödomstolen att det finns skäl att utreda vilka bullbegränsade åtgärder som kan vidtas och kostnaderna för dessa. Härvidlag måste inomhusnivåerna beaktas. Vilka åtgärder som kan bli aktuella är dock en fråga som i första hand ska avgöras av tillsynsmyndigheten. Mark- och miljödomstolen undanröjer därför underinstansernas beslut och återförvisar ärendet tillbaka till kommunstyrelsen för fortsatt utredning.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga 2 (MMD-02)

Överklagande senast den 10 februari 2020.

Urban Lund

Carl-Philip Jönsson

---

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Urban Lund, ordförande, och tekniska rådet Carl-Philip Jönsson. Föredragande har varit beredningsjuristen Frida Karlsson.